



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 7 dicembre 2022
(OR. en)

15734/22
ADD 1

AVIATION 308
DELECT 227

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	2 dicembre 2022
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.:	C(2022) 8706 final - ANNEX
Oggetto:	ALLEGATO del REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE recante modifica del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i criteri comuni da tenere in considerazione per l'attuazione o la revoca di un divieto operativo a livello dell'Unione

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento C(2022) 8706 final - ANNEX.

All.: C(2022) 8706 final - ANNEX



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 2.12.2022
C(2022) 8706 final

ANNEX

ALLEGATO

del

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

**recante modifica del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del
Consiglio per quanto riguarda i criteri comuni da tenere in considerazione per
l'attuazione o la revoca di un divieto operativo a livello dell'Unione**

ALLEGATO

"ALLEGATO

Criteri comuni da tenere in considerazione per l'imposizione di un divieto operativo a livello dell'Unione

Le decisioni su un'azione a livello dell'Unione sono adottate in base al merito di ciascun singolo caso. In base al merito di ciascun caso, un vettore o tutti i vettori certificati in un medesimo Stato possono essere soggetti a un'azione a livello dell'Unione.

A. Nel prendere in considerazione l'imposizione di un divieto totale o parziale a un vettore aereo o a tutti i vettori certificati in un medesimo Stato, si valuta se esso rispetti i pertinenti standard di sicurezza, tenendo conto dei seguenti elementi.

1. Gravi e comprovate carenze per quanto riguarda la sicurezza del vettore aereo:
 - a) rapporti indicanti gravi carenze in materia di sicurezza, o mancanze continuate da parte del vettore nel porre rimedio alle carenze rilevate nell'ambito del programma delle ispezioni di rampa dell'UE¹ e precedentemente comunicate al vettore;
 - b) carenze individuate nel quadro delle disposizioni per la raccolta di informazioni di cui all'allegato II, capo RAMP, del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione²;
 - c) divieto operativo imposto a un vettore da parte di un paese terzo a motivo di carenze comprovate in relazione ai pertinenti standard di sicurezza;
 - d) informazioni circostanziate relative a un incidente o a un inconveniente grave, indicanti carenze sistemiche latenti in materia di sicurezza;
 - e) informazioni raccolte attraverso la procedura di autorizzazione degli operatori di paesi terzi, nel contesto di un monitoraggio iniziale o continuo effettuato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia"), in particolare per quanto riguarda le azioni intraprese dall'Agenzia in relazione al rigetto di una domanda in conformità all'allegato II, norma ART.200, lettera e), punto 1), del regolamento (UE) n. 452/2014³ o la sospensione o la revoca di un'autorizzazione in conformità alla norma ART.235 per motivi di sicurezza.
2. Mancanza di capacità e/o volontà di un vettore aereo di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza, dimostrata da:
 - a) mancanza di trasparenza o di comunicazione adeguata e tempestiva da parte di un vettore aereo in seguito a una richiesta di informazioni

¹ Programma europeo relativo all'esecuzione di ispezioni di rampa su aeromobili utilizzati da operatori di paesi terzi (SAFA) o utilizzati da operatori sotto la supervisione regolamentare di un altro Stato membro dell'UE (SACA).

² Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

³ Regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, del 29 aprile 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 133 del 6.5.2014, pag. 12).

dell'autorità per l'aviazione civile di uno Stato membro o della Commissione riguardo alla sicurezza della sua attività;

- b) piano d'azione correttivo inadeguato o insufficiente preparato in seguito al rilevamento di una grave carenza in materia di sicurezza.
3. Mancanza di capacità e/o volontà delle autorità responsabili della supervisione regolamentare di un vettore aereo di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza, dimostrata da:
- a) mancanza di cooperazione con l'autorità per l'aviazione civile di uno Stato membro, la Commissione o l'Agenzia da parte delle autorità competenti di un altro Stato, nel caso in cui siano emerse preoccupazioni quanto alla sicurezza dell'attività di un vettore al quale sia stata rilasciata una licenza o certificazione in quello Stato;
 - b) insufficiente capacità delle autorità responsabili della supervisione regolamentare del vettore di attuare e far rispettare i pertinenti standard di sicurezza. È opportuno tenere in particolare considerazione gli elementi seguenti:
 - i) ispezioni e relativi piani d'azione correttivi stabiliti in conformità al programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale o a una normativa dell'Unione applicabile;
 - ii) se l'autorizzazione a operare o il permesso tecnico di qualsiasi vettore aereo sotto la supervisione di quello Stato sia precedentemente stato rifiutato o revocato da un altro Stato;
 - iii) il certificato dell'operatore aereo non è stato rilasciato dall'autorità competente dello Stato in cui il vettore ha la sua sede principale di attività;
 - c) insufficiente capacità delle autorità competenti dello Stato in cui l'aeromobile utilizzato dal vettore aereo è registrato di effettuare la supervisione dell'aeromobile utilizzato dal vettore, in conformità agli obblighi derivanti dalla Convenzione di Chicago.

B. In linea con l'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), del presente regolamento, nel prendere in considerazione l'eventualità di aggiornare l'elenco dell'Unione per cancellare un vettore aereo poiché ha ovviato alle carenze in materia di sicurezza e non esistono altre ragioni, in base ai criteri comuni di cui alla sezione A, di mantenere tale vettore aereo nell'elenco, possono essere considerati comprovanti gli elementi seguenti:

- 1. elementi di prova verificabili che dimostrano che si è ovviato in modo sostenibile alle carenze individuate e da cui risulti che il vettore aereo rispetta pienamente e attua i pertinenti standard di sicurezza;
- 2. ricertificazione dei vettori aerei effettuata dalle autorità responsabili della supervisione regolamentare dei vettori aerei conformemente al processo ICAO, con elementi di prova da cui risulti che tutte le attività sono state debitamente documentate;

3. elementi di prova verificabili che dimostrano il rispetto e l'effettiva attuazione dei pertinenti standard di sicurezza da parte delle autorità responsabili della supervisione regolamentare del vettore aereo;
4. capacità verificabile delle autorità responsabili della supervisione regolamentare del vettore aereo di applicare un solido sistema di regolamentazione;
5. elementi di prova verificabili che dimostrano che le autorità responsabili della supervisione regolamentare del vettore aereo attuano una sorveglianza efficace, che consente l'applicazione e il rispetto adeguati dei pertinenti standard di sicurezza;
6. informazioni raccolte attraverso la procedura TCO nel contesto di un monitoraggio iniziale o continuo effettuato dall'Agenzia;
7. informazioni raccolte attraverso le ispezioni di rampa.".